

Réfection maître-cylindre de frein (front A et B)

Par Peter18360

Introduction

Peter 18360 partage ici quelques photos et indications si vous souhaitez refaire votre maître-cylindre. Valable pour les Frontera A (après 95, à partir du 2.8) et les Frontera B équipés du même maître-cylindre : JKC (diamètre cylindre : 25.40mm).



Figure 1- MC - JKC alésage 25,40

Le kit comporte 6 joints : 2 petits pour le bocal, 2 coupelles lisses, 2 coupelles rainurées. (Bien les différencier au démontage !!)



Figure 2 - Kit joints - M1777 BiggRed (eBay)

Mode Opérateur (réalisée sur un 2.8 de 1996)

Pour l'extraire, dévisser et démonter uniquement les conduites qui gênent et le support inférieur, inutile de tout déposer, ça passe juste, mais ça passe...



Figure 3 - Démontage sur 2.8 TDI 1996

Une fois déposé, faire très attention à ne pas rayer le piston principal (tige chromée) et prenez garde à ne pas le faire tomber, il se déboîte sans effort !

Sur une surface propre, déposer le piston principal en le tirant délicatement et protéger le dans un chiffon. Ensuite, dévisser à l'aide une grosse clé, la cloche grâce à l'empreinte hexagonale. Les deux premières coupelles sont désormais accessibles.

Bien repérer au fur et à mesure du démontage l'implantation précise des pièces ainsi que les joints, leur type et leur sens de montage (très important). Prenez des photos pour ne pas vous tromper. Attention aussi aux toutes petites cales en bakélite (au nombre de 2).

Maintenant, vous êtes face à une grosse partie centrale qui est insérée en force, là il faut s'armer de patience, ne pas utiliser de pinces pour ne pas rayer le conduit mais uniquement vos doigts en la tirant vers vous, c'est long mais elle finira peu à peu par venir.

Ne pas chauffer le corps du MC car il y a deux gros joints torique montés entre les deux pièces qu'il faut conserver car non fourni dans le kit !! Donc attention à ne pas les détériorer...

Après cela le second piston qui est logé dans le fond (plus petit) peut être déposé.
Il vous reste désormais à tout nettoyer, à remplacer les 4 coupelles (attention 2 de chaque type, bien les repérer) et procéder au remontage en sens inverse avec un peu de liquide de frein neuf sur les joints pour huiler le tout.

Avant la repose du MC sur le véhicule, procédez au remplissage du bocal et amorcez le dans vos mains en agissant sur le piston et en bouchant avec vos doigts les deux trous de sortie avant de relâcher le piston pour forcer l'aspiration de liquide dans le cylindre (même principe que pour purger un étrier).
Cela fait gagner du temps lors de la purge complète OBLIGATOIRE qui suit le remontage.

Si votre front est muni du bloc ABS, déconnectez-le en retirant le fusible avant de faire la purge moteur tournant (voir procédure de la RTA) afin d'éviter d'envoyer de l'air dedans (bêtise que j'ai faite - voir le sujet ouvert à ce propos sur le forum)

Plusieurs purges seront peut être nécessaires avec un peu de roulage (prudence !) entre chacune pour tester l'efficacité des freins et faire circuler les bulles d'air récalcitrantes avant de les évacuer définitivement en procédant à une nouvelle purge.

Il faut que la pédale soit assez ferme et efficace dans les premiers cm, vous devez pouvoir bloquer les roues sans avoir besoin de pieds au plancher sur le frein.

Quelques photos du démontage :



Figure 4 - MC après démontage de la cloche



Figure 5 - Coupelles dans le fond



Figure 6 - Vue éclatées - ordre de dépose des pièces